

Wrakken vóór onze kust: niet al goud wat blinkt

Ze laten niemand onbewogen

Scheepswrakken op de bodem van de zee hebben altijd al een grote aantrekkingskracht uitgeoefend op de mens. Ze zijn een bron van avontuur, spanning en ontspanning voor de amateur-duiker. Vissers en biologen weten als geen ander dat het geliefkoosde schuilplaatsen zijn voor tal van vissoorten, kreeften en ander moois. En archeologen – maar naast hen helaas ook mensen met minder nobele doelstellingen – verdiepen zich met grote gedrevenheid in de binnenste ruimen, in de hoop waardevolle stukken te ontdekken. Voor baggeraars en zij die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de scheepvaart, zijn het dan weer obstakels, die desnoods met alle macht dienen te worden verwijderd. Als het tenminste geen scheepsmansgraven zijn...

Wrakken in alle maten en gewichten

Ze zijn er in alle maten en gewichten, en er liggen er behoorlijk wat. De zuidelijke bocht van de Noordzee en het Kanaal behoren reeds eeuwenlang tot de drukst bevaren scheepvaartroutes ter wereld en dat laat zich voelen. In de ganse Noordzee wordt het aantal wrakken geschat op

ettelijke tienduizenden, waarvan meer dan 90 % gezonken ten gevolge van oorlogsactiviteiten. Het gaat om fregatten, duikboten en geconfisqueerde vrachtschepen die tijdens de beide wereldoorlogen de logistiek van de vechtende partijen ten dienste stonden (vooral aan geallieerde kant). De meeste van deze schepen zijn gekelderd door torpedo's van Duitse duikboten, vernield door vliegtuigbommen, vergaan na aanvaringen met zeemijnen of getroffen door kanonvuur van vijandelijke kustbatterijen en oorlogsschepen.

Obstakels voor de scheepvaart

Van Belgische mariene wateren zijn momenteel 210 wrakken bekend bij de afdeling Waterwegen Kust (WWK) van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ). De Hydrografische Dienst van deze afdeling is bevoegd voor het in kaart brengen van de Belgische maritieme zone en zoekt tijdens regelmatige surveys aan boord van het hydrografisch schip Ter Streep met side-scan sonar en multi-beam technieken (zie kader) naar nog onbekende wrakken, vooral dan in en rond de vaargeulen. Dat ze vooral op die plaatsen een gevaar kunnen betekenen voor de scheepvaart, moge blijken uit het relaas over de Sansip. Deze zonk na een mijnexplosie op 7 december 1944 op 10 km vóór de kust van Blankenberge. Pech voor het Nederlandse schip de Neutron dat in 1965 op het wrak stootte en in minder dan twintig minuten de dieperik inging. Op 11 september 1997 liep het vissersschip N12 Arthur vast en alweer was de Sansip de schuldige. Bij een poging om

Arthur los te trekken, liep het schip averij op en het zonk anderhalf uur later, nagevoeg bovenop het wrak van de Sansip. Alle bemanningsleden werden gelukkig gered. Drie maanden later werd het volledige wrak van de Arthur opgeruimd, maar niet dat van de Sansip...

De Wakeful: het verhaal van een zeemansgraf te midden van een drukke vaarroute

Ook de Schelde ligt bezaaid met naar schatting 200 bekende en onbekende wrakken en wrakresten. De Nederlandse Rijkswaterstaat laat tussen 1998 en 2003 ongeveer 60 wrakken en obstakels uit de Westerschelde opruimen, ten behoeve van de verdieping van het estuarium voor de scheepvaart. De Vlaamse WWK is dan weer verantwoordelijk voor het uitdiepen van de toegangswegen tot de Schelde tot het gewenste 48 voet (ca. 16 m) niveau. Zeven wrakken worden hier als obstakel beschouwd. Eén ervan, de HMS Wakeful H88 is een geval apart. Tomas Termote, gespecialiseerd in de maritieme archeologie, wrakduiker sinds 1989 en auteur van talloze boeken, weet er alles van:

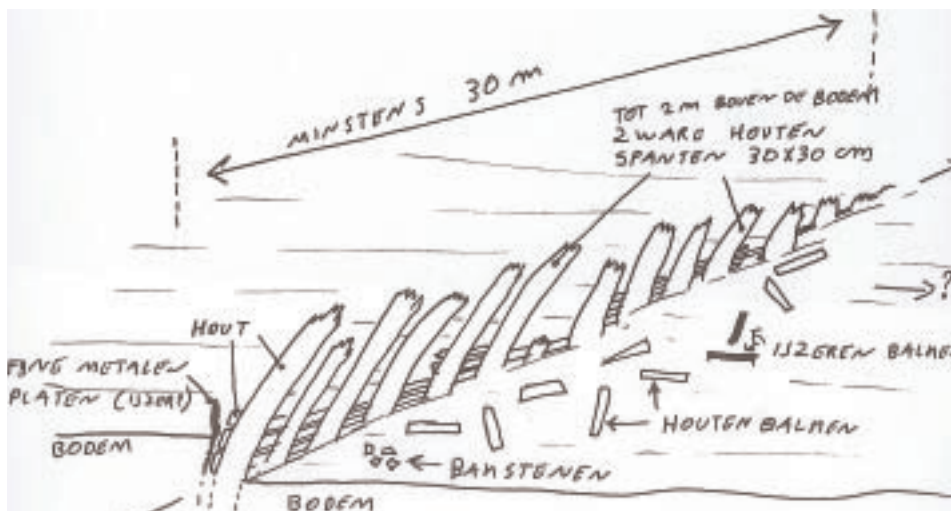
“De Wakeful, een Britse destroyer, verliet eind mei 1940 in konvooi met de Grafton de haven van Duinkerke, met aan boord honderden soldaten. Ze maakten deel uit van ‘operatie Dynamo’ een massale evacuatiepoging van soldaten voor de

Zeekaart met aanduiding van de in de tekst voorkomende scheepswrakken (Hydrografische Dienst, afdeling Waterwegen Kust, AWZ). De Birkenfels (ten westen van de Noordhinderbank) werd niet afgebeeld.



oprukkende Duitse troepen, richting Engeland. De Wakeful werd echter op 20 km uit de kust van Oostende getorpedeerd door een Duitse S-30 kanonneerboot, brak in twee stukken en verdween met 650 man aan boord in nauwelijks 15 seconden naar de dieperik. Tragisch genoeg werd ook de Grafton, die poogde de in het water spartelende bemanning te hulp te snellen, geraakt door een Duitse torpedo, ditmaal afkomstig van een onderzeeër. In de daarop volgende verwarring kwam een derde schip de Grafton te hulp. Deze aanzag zijn redders echter voor de vijand en kelderde ze, waarop de Duitsers de Grafton het genadeschot bezorgden”.

Het wrak van de Wakeful werd, net als dat van de Grafton, door de Britse autoriteiten (de 'War Grave Commission') erkend als oorlogsgraf en kan dus niet zomaar worden 'genivelleerd' (gedynamiteerd). De tijdelijke vereniging Bergingswerken (samengesteld uit de belangrijkste Vlaamse



Duikersschets, op nauwelijks een half uur tijd gemaakt bij een zichtbaarheid nul, van een nieuw ontdekt wrak net buiten de haven van Oostende (RC)

Magnetometrie:

bij volledig verzande wrakken kan de ligging worden bepaald door middel van een magnetometrische survey, waarbij afwijkingen in het aardmagnetische veld ten gevolge van de aanwezigheid van ijzeren voorwerpen worden opgemeten.

Aan de hand van de dataverwerking en modellering van deze metingen kan men een raming maken van de omvang, de diepteligging en de massa van het wrak.

Side-scan sonar:

deze techniek werd tijdens WO II ontwikkeld om mijnen op te sporen, maar werd pas in de jaren zestig gecommercialiseerd; geschikt om een contrastrijk detailbeeld te verkrijgen van de zeebodem: een soort 'vis' wordt voortgesleept door een schip en stuurt geluidsgolven in een

waaier aan weerszijden van het schip naar de bodem, de weerkaatste golven worden opgevangen en vertaald in een contrastbeeld van de zeebodem en alles wat erop ligt; een donkere kleur wordt verkregen bij sterk reflecterende, harde materialen; lichtere tinten komen overeen met zachte objecten of slagschaduwen.

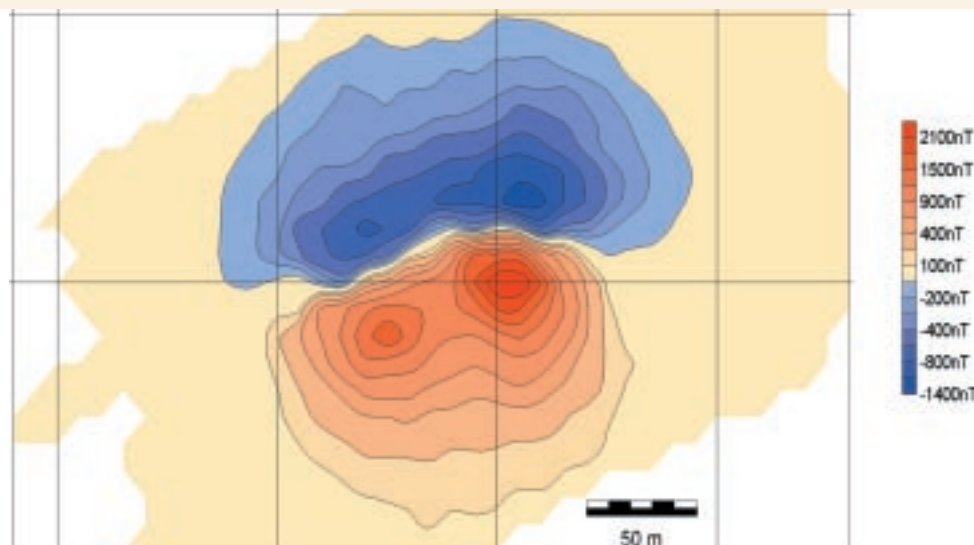
Multibeam echosounder:

is een ander type van sonar; kan eveneens een reliëfkaart van de zeebodem maken, maar hier op basis van verschillen in diepte en niet van de mate waarin geluidsgolven worden gereflecteerd; beide technieken zijn dan ook volledig complementair: multibeam geeft dieptewaarden, side-scan sonar geeft meer detail (hogere resolutie) en een beeld van de reflectiegraad van de bestudeerde laag.



Deze bierfles, merk Whitbread, werd teruggevonden ter hoogte van een nieuw ontdekt wrak net buiten Oostende. De fles werd gefabriceerd tussen 1910-1920. Een aanwijzing dat het schip gezonken is tussen WO I en WO II? (RC)

Magnetometrische opname van het wrak de Empire Blessing (G-Tec)



bergingsfirma's: Dredging International, Baggerwerken Decloedt en zoon, Jan De Nul en Herbosch-Kiere) onderzoekt momenteel – binnen het project 'Onderzoek en ruiming van wrakken en wrakresten in de maritieme toegang tot de Schelde' – hoe de gesneuvelde soldaten alsnog een waardige rustplaats kan worden gegund. Er zijn plannen om de Wakeful met de grootste zorg te verleggen in het zomerhaljaar van 2002.

Het topje van de ijsberg?

Lang niet alle wrakken op de Belgische zeebodem zijn gekend. Naar schatting zouden nog 150 à 200 wrakken – bovenop de 210 geregistreerde – deels bovengronds op een ontdekker liggen te wachten. Hoewel de meesten hiervan vermoedelijk dateren uit de moderne tijd, liggen er ongetwijfeld ook nog wel

wrakken uit ver vervlogen tijden. Zo zouden er destijds een negental schepen van de VOC ('Verenigde Oost-Indische Compagnie') vóór onze kust vergaan zijn en zouden er ook nog een drietal wrakken van de Spaanse Armada onder het zand verborgen zitten.

Het project 'Maritiem Erfgoed' (een Europees 5b-project) werd opgestart om gedurende twee jaar (eind 1999 tot eind 2001) naar nog niet gekende wrakken binnen de 12-mijlszone op zoek te gaan. De Rederscentrale is trekker van dit initiatief en krijgt de steun van maritiem archeoloog Tomas Termote, de provincie West-Vlaanderen, de Hydrografische Dienst van afdeling Waterwegen Kust en de vzw Maritieme Archeologie uit hoofde van de Gentse historicus Jan Parmentier (gespecialiseerd in de VOC-periode) en de hulpconservator van het Brugse Gruuthuse museum, Stéphane Vandenberghé. Aan boord van de O116 wordt de zeebodem met behulp van side-scan sonar en magnetometrie (zie kader) onderzocht op verdachte voorwerpen ('targets'). Niet alle 'targets' leiden naar een wrak: zo stootte men al herhaaldelijk op stortstenen, buizen, telefoonkabels, stalen platen of hopen blauwsteen. Als er voldoende redenen zijn om aan te nemen dat het effectief om een wrak gaat, wordt een duikploeg uitgestuurd om over te gaan tot de identificatie van het wrak. Dat ook dit duikwerk nogal wat voeten in de aarde heeft, moge blijken uit het feit dat van de 247 tot nu toe gevonden 'targets' slechts 20 % boven het sediment uitsteekt. Het identificeren van het wrak is bovendien geen gemakkelijke klus. Objecten in het ruim of het identificatienummer van de scheepsmotor kunnen uitkomst brengen, maar dikwijls biedt het terugvinden van de koperen scheepsklok de enige zekerheid over de identiteit van het gezonken schip. Scheepsklokken dragen in de regel immers de naam van het schip en zijn niet onderhevig aan roest of slijtage.

Vóór de havenmond van Oostende liggen in een sector van nauwelijks 2,5 op 0,5 mijl wel 16 targets, waaronder een houten wrak van om en bij de 50 m. Bij een zichtbaarheid nul maakten duikers een schets van een rij houten spanten, tot 2 m boven de bodem uitpriemend. Een teruggevonden bierfles (zie figuur) zou er kunnen op wijzen dat dit wrak gezonken is tussen WO I en WO II.

Met de teletijdmachine naar de bodem van de zee

Een wrakkensite biedt een unieke historische momentopname. Een schip dat met man en muis vergaat, neemt in zijn ondergang het ganze decor van gebeurtenissen, leefomstandigheden en materialen mee. De vergelijking met het verstarde beeld van de stad Pompei, vastgelegd door



Enkele van de meer dan duizend schatten (°1510-1520) gevonden bij het 'Zeebrugge-wrak':
v.l.n.r./v.b.n.o.: tinnen schotel, geelkoperen ketel, koperen kandelaar, driepoot, tinnen kan met
handvat en duimrust, tinnen bord met lepels, zoutvat, naaldenkoker, peilgewichtjes, haakjes,
zoutvat, mortier met stamper, vingerhoedjes, oudst gedateerde Europese scheepspasser,
rekenpenning, deurtje van lantaarn (MD, met dank aan Stephane Vandenberghen)

de plotse vulkaanuitbarsting van de Vesuvius, is nooit veraf. Op zoek naar één van de 8 à 9 VOC-schepen die vermoedelijk in Belgische wateren gezonken zijn, stuitte de vzw Maritieme Archeologie op resten van een vroeg zestiende-eeuws schip (1510-1520), nauwelijks 2-3 km buiten Zeebrugge. Hoewel van dit koopvaardijschip nagenoeg niets bovengronds is overgebleven, werd hier een schat aan voorwerpen aangetroffen. Koperen kande-

laars en messen, tinnen schotels en borden, unieke peilgewichtjes (om het zilver- en goudgehalte van munten te 'peilen'), de voor Europa oudst gedateerde scheepspasser, munten en een smeedijzeren kanon, zijn enkele van de opmerkelijkste vondsten, nu ondergebracht in het Brugse Gruuthusemuseum voor verdere studie en conservering.



Scheepswrakken zijn oasen temidden een zandwoestijn. Wel 150 verschillende dier- en plantensoorten vinden er hun gading. Het levend gewicht aan organismen kan al snel 180 maal hoger zijn dan die in de directe omgeving (RV)

Dood zaait leven

Reeds na tien dagen wordt een gezonken schip gekoloniseerd door levende dieren en planten. Scheepsruijen bieden immers een veilig schuiloord voor krabben, kreeften en vissen en de harde uitwendige structuren vormen een prima houvast voor zeeanemonen, zeepokken, sponzen, borstelwormen, weekdieren en andere organismen. In deze oasen vinden wel 150 verschillende dier- en plantensoorten hun gading en kan de levende biomassa al snel 180 maal hoger zijn dan die in de omliggende zandwoestijn! Op wrakken vóór de Belgische kust springen vooral de Zeeanjer, de Broodspoon, de Zeerasp, de Golfbrekeranemoon, verschillende soorten zeepokken en dichte matten kokerbouwende vlokreeftjes in het oog. Deze laatste zijn dan weer een erg gewaardeerde voedselbron voor de Steenbolk, een kabeljauwachtige die zich graag rond wrakken ophoudt.

De aanwezigheid van hard substraat is eveneens onontbeerlijk voor bepaalde stadia in de levenscyclus van in de waterkolom voorkomende zeedieren. Zo vind je er regelmatig de vastzittende larvale stadia van kwalen (poliepen), eieren van de Zeekat en Pijlinktvis of jonge exemplaren van de Wijde mantel(schelp).

De Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) wil deze rijkdom nog beter in kaart brengen. Daarvoor trekt ze er deze zomer op uit met een team wetenschappers-duikers van de universiteiten van Gent en Louvain-la-Neuve, het Departement Zeevisserij en het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen, om de biologische rijkdom van en de menselijke

impact op het wrak Birkenfels in cijfers vast te leggen. De BMM pleit tevens voor de bescherming van enkele waardevolle wrakken in gerichte mariene reservaten, verspreid langs een transect van de kust tot de open zee. Dit hoeft niet te betekenen dat deze wrakken verboden gebied worden, wel dat het niet langer toegelaten is om er dieren te doden, te verstoren of mee te nemen. Het duiktoerisme, dat floreert op en rond de vele wrakken vóór onze kust, zou dus rustig zijn gang kunnen blijven gaan... op voorwaarde dat de aanwezige natuur- en cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd.

België achterop qua wetgeving

Ook wrakken vergaan. Na een jaar of tien beginnen erosie en verval aan de metalen scheepsrumpen te knagen. Alles wat boven het bovendek uitsteekt gaat in de regel als eerste teloor. De meeste wrakken zijn nagenoeg volledig vergaan na honderd jaar op de zeebodem. Toch mag dit geen reden zijn om wrakken sites volledig aan hun lot over te laten.

Nederland heeft een degelijke wrakkenwet en ook Frankrijk heeft een wetgeving om zowel wrakken te beschermen (Loi du 24 novembre 1961 'relative à la police des épaves maritimes'), als om het maritiem cultureel erfgoed te vrijwaren (Loi du 1er décembre 1989 'relative au biens culturels maritimes'). Het Verenigd Koninkrijk beroept zich op de 'Merchant Shipping Act (1984)' en de 'Protection of Wrecks Act (1973)' om massale plunderingen en verstoringen tegen te gaan. De 'Protection of Military Remains Act (1986)' beschermt militaire of burgervlieg-



Steenbolken voelen zich goed in hun sas in de beschutte en voedselrijke omgeving van een scheepswrak (RV)

tuigen en vaartuigen die zonken na 4 augustus 1914. Duikers worden verzocht de meer dan 70 als 'war graves' geklasseerde wrakken niet binnen te dringen en geen voorwerpen mee te nemen. Kijken maar afblijven is dus de boodschap.

België moet het stellen zonder een echte wrakkenwet. De wet van 11 april 1989 ('houdende goedkeuring en uitvoering van diverse internationale akten inzake de zeevaart'), zoals gewijzigd door de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu (in het bijzonder het hoofdstuk over 'Scheepvaartongevallen'), legt voor de scheepseigenaar een verplichting op tot het opruimen of bergen van zijn gezonken schip en lading. Deze maatregel geldt enkel wanneer het wrak zich bevindt binnen de Belgische territoriale zee en de exclusieve economische zone, voor zover het achterlaten van het schip en de lading een risico inhoudt op mogelijke verontreiniging van het mariene milieu. Indien dit niet het geval is, kan het achterlaten van schip en lading worden vergund. Dezelfde wet ter bescherming van het mariene milieu voorziet in de mogelijkheid om habitats rond scheepswrakken te beschermen, hetzij via de status van een klein marien reservaat, hetzij via de status van speciale beschermingszone of gesloten zone, afhankelijk van het beoogde doel. De wet biedt bijgevolg de mogelijkheid om wrakken indirect te beschermen, door de biodiversiteit op en rond het wrak te vrijwaren. Er is echter één grote 'maar'. Dit deel van de wet is dode letter bij afwezigheid van uitvoeringsbesluiten.

Daarnaast stellen douanereglementen dat op zee onvreemde goederen niet zomaar aan land kunnen worden gebracht. Het decreet ter bescherming van het archeologisch patrimonium (1993) geldt enkel voor het Vlaamse Gewest, en is dus niet van toepassing op zee. De realiteit leert dat de bestaande reglementering volstrekt ontoereikend is om plundering van wrakken tegen te gaan. Het is dan ook de hoogste tijd dat er een betere wetgeving komt ter bescherming van het maritiem erfgoed van wrakken sites.

Enkele wrakken in de schijnwerpers

MV Birkenfels

Dit in 1951 gebouwde Duits motorschip zank in 1966 ten westen van de Noordhinderbank, na aanvaring bij dichte mist met een ander Duits schip. Het had een lading van 8750 ton ijzererts, kunstmest en algemene goederen aan boord en was op weg van Bremen naar de Perzische Golf. Met zijn 172 m is het één van de grootste wrakken vóór de Belgische kust. Het staat zo goed als intact recht op de bodem van de zee, op een diepte van 27 m.

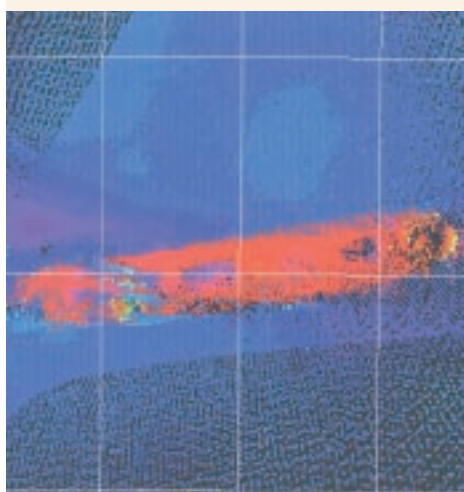
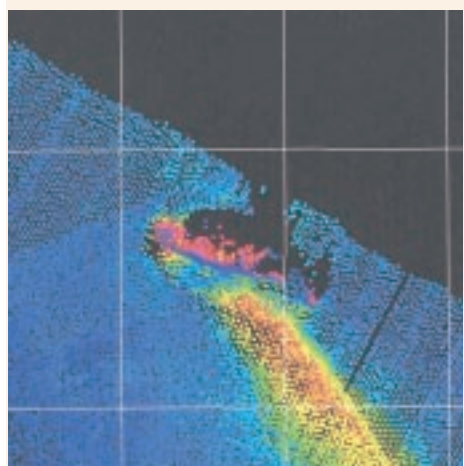
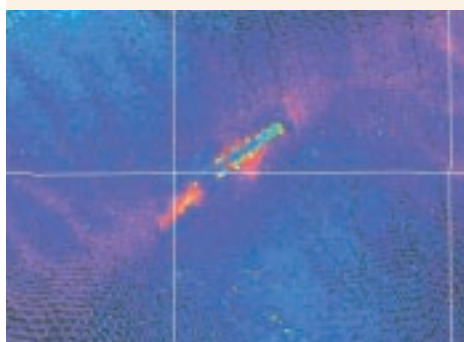
Unterseeboot UB-20

Deze Duitse onderzeeër meet 36 m, werd gebouwd in 1915 en op 28 juli 1917 op zo'n 35 km uit de kust van Oostende door water-vliegtuigen gebombardeerd. De weggeblazen neus zou er wel eens kunnen op wijzen dat het niet door vliegtuigbommen maar door een zeemijn tot zinken is gebracht. De romp vertoont weinig gaten en scheuren, kenmerkend voor wrakken van duikboten die extra sterk geconstrueerd zijn.

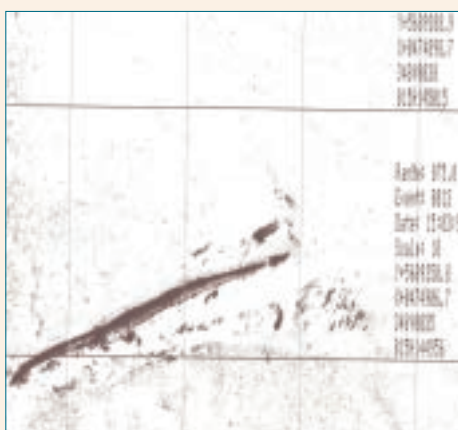
Sperrbrecher Westerbroek

Dit in 1939 gebouwde Nederlandse koopvaardijship werd door de Duitsers in 1941 opgeëist om 'versperringen' (zoals mijnevelden) onschadelijk te maken. Op 14 september 1942 liep het net buiten Oostende op een mijn en zank. Het ligt op 5 m diepte en is onder sportduikers heel erg geliefd vanwege haar intacte staat.

Multibeam opnames van drie wrakken: de onderzeeër UB-20 en de schepen Westerbroek en Birkenfels (WWK)



Side-scan sonar opnames van drie wrakken: de onderzeeër UB-20 en de schepen Westerbroek en Birkenfels (WWK)



Bouwtekening van de UB-20 duikboot (WWK)

